

19 BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES

PATENTAMT

Offenlegungsschrift

10 DE 41 25 448 A 1

51 Int. Cl. 5:

E 05 B 65/36

DE 41 25 448 A 1

21 Aktenzeichen: P 41 25 448.1
22 Anmeldetag: 1. 8. 91
43 Offenlegungstag: 4. 2. 93

71 Anmelder:

SWF Auto-Electric GmbH, 7120
Bietigheim-Bissingen, DE

72 Erfinder:

Baier, Joachim, 6954 Haßmersheim, DE; Baumeister,
Udo, 7120 Bietigheim-Bissingen, DE; Bayha, Heiner,
7126 Sersheim, DE; Fortwingel, Uwe, 7101 Abstatt,
DE; Frey, Ronald, 7124 Bönnigheim, DE;
Johannsmeier, Reiner, 7114 Pfedelbach, DE; Leiter,
Heinz, 7121 Gemmrigheim, DE; Lösch, Dieter, 6991
Igersheim, DE; Watzka, Rudolf, 7120
Bietigheim-Bissingen, DE

54 Elektromotorischer Stellantrieb für eine zentrale Türverriegelungsanlage eines Kraftfahrzeugs

57 Die Erfindung betrifft einen elektromotorischen Stellantrieb für eine zentrale Türverriegelungsanlage eines Kraftfahrzeugs, der ein Gehäuse und einen von einem ersten Elektromotor zwischen zwei Endlagen verstellbaren ersten Schieber aufweist, der mit einem Türschloß des Kraftfahrzeugs richtungsunabhängig verbindbar ist und vorzugsweise in den Endlagen vom Elektromotor entkoppelt ist, so daß er dann leichtgängig per Hand zwischen seinen Endlagen verstellbar ist. Ein solcher elektromotorischer Stellantrieb soll mit einer Diebstahlsicherung in dem Sinne ausgestattet werden, daß nach Einschlagen einer Fensterscheibe des Kraftfahrzeugs über die Innenverriegelungshandhabe keine Entriegelung der Tür möglich ist. Dabei sollen die Teile des Stellantriebs durch eine Betätigung der Innenverriegelungshandhabe nicht mit großen Kräften beansprucht werden können. Schließlich soll auch bei gesetzter Diebstahlsicherung eine von außen initiierte Entriegelung möglich sein.

Dies wird dadurch erreicht, daß ein zweiter Schieber mit dem ersten Schieber über eine Klinke koppelbar ist, die an einem der beiden Schieber quer zur Bewegungsrichtung der Schieber verstellbar geführt ist und unter der Wirkung eines Federelements in den anderen Schieber eingreift, daß die Klinke von einem zweiten Elektromotor zur Diebstahlsicherung über ein Steuerorgan vom Eingriff in den anderen Schieber gegen die Wirkung des Federelements von einer Kupplungsposition in eine Diebstahlsicherungsposition zurückziehbar ...

DE 41 25 448 A 1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen elektromotorischen Stellantrieb für eine zentrale Türverriegelungsanlage eines Kraftfahrzeugs, welcher Stellantrieb die Merkmale aus dem Oberbegriff des Anspruchs 1 aufweist.

Ein elektromotorischer Stellantrieb, der alle Merkmale aus dem Oberbegriff des Anspruchs 1 inklusive dem als besonders vorteilhaft genannten Merkmal aufweist, ist aus der DE-OS 36 27 893 bekannt. Dieser Stellantrieb hat gegenüber einem z. B. aus der DE-OS 32 10 923 bekannten elektromotorischen Stellantrieb den Vorteil, daß der Schieber aus den Endlagen auch leichtgängig manuell verstellt werden kann. Bei dem Stellantrieb aus der DE-OS 32 10 923 müssen bei einer manuellen Verstellung des Schiebers der Elektromotor und die Zahnräder des diesem nachgeschalteten Getriebes mitgedreht werden.

Der in der DE-OS 32 10 923 gezeigte Stellantrieb für eine zentrale Türverriegelungsanlage eines Kraftfahrzeugs erlaubt nicht nur eine zentrale Verriegelung oder Entriegelung einer Kraftfahrzeughüt, sondern auch eine sogenannte Diebstahlsicherung. Bei einer zentralen Türverriegelungsanlage für ein Kraftfahrzeug, die mit einer Diebstahlsicherung ausgestattet ist, kann ein Türschloß von außen verriegelt und entriegelt werden. Ebenso ist dies grundsätzlich mit einer Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs möglich. Ist jedoch von außen auch die Diebstahlsicherung gesetzt, so ist eine Entriegelung des Türschlosses mit der Handhabe im Innern nicht mehr möglich.

Auf diese Weise soll Dieben der Zugang in das Innere des Kraftfahrzeugs erschwert werden. Ist nämlich die Scheibe eines Kraftfahrzeugs eingeschlagen worden, so ist es nicht möglich mit der Handhabe im Innern die Türe zu entriegeln und dann zu öffnen. Ein Einstieg ist nur durch das Fenster möglich.

Bei dem elektromotorischen Stellantrieb nach der DE-OS 32 10 923 ist die Diebstahlsicherung dadurch realisiert, daß der Schieber von einer von einem zweiten Elektromotor verschwenkbaren Klinke gegen eine Bewegung im Sinne einer Entriegelung gesperrt wird. Dies bringt verschiedene Nachteile mit sich. Bei einem Einbruch und einer Betätigung der Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs werden Teile innerhalb des Stellaniets hohen Kräften ausgesetzt, die über die Handhabe auf sie ausgeübt werden können. Will man keine Beschädigung in Kauf nehmen, so müssen die Teile entsprechend stark ausgelegt werden. Nachteilig ist auch, daß eine Fahrzeughüt nicht mehr entriegelt werden kann, wenn der die Sperrklinke betätigende Motor aus irgendwelchen Gründen in der Diebstahlsicherung position ausfällt. Schließlich mußte man in dem Getriebe zwischen dem ersten Elektromotor, der im übrigen für eine Verriegelung im umgekehrten Drehsinne wie für eine Entriegelung ansteuerbar ist, einen Leerweg vorsehen, um sicherzustellen, daß die Blockierung des Schiebers schon aufgehoben ist, wenn der erste Motor am Schieber angreift.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen elektromotorischen Stellantrieb für eine zentrale Türverriegelungsanlage eines Kraftfahrzeugs zu schaffen, bei welchem Stellantrieb eine Diebstahlsicherung vorgesehen ist, ohne daß Teile des Stellaniets bei einem Einbruchsversuch übermäßig belastet werden, und bei welchem Stellantrieb eine manuelle Entriegelung von außen auch dann möglich ist, wenn die Diebstahlsicherung nicht motorisch zurückgestellt werden kann.

Diese Forderungen werden durch einen elektromotorischen Stellantrieb erfüllt, der außer mit den Merkmalen aus dem Oberbegriff auch mit den Merkmalen aus dem kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 ausgestattet ist. Danach ist zunächst ein zweiter Schieber vorgesehen, der zumindest zur Entriegelung des Türschlosses mit der Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs koppelbar ist. Außerdem ist der zweite Schieber mit dem ersten Schieber über eine Klinke koppelbar, die an einem der beiden Schieber quer zur Bewegungsrichtung der Schieber verstellbar geführt ist und unter der Wirkung eines Federelements in den anderen Schieber eingreift. Bei Eingriff der Klinke können die beiden Schieber für den Bewegungsablauf wie ein einziger Schieber betrachtet werden, so daß vom Innern des Kraftfahrzeugs ohne weiteres eine Entriegelung möglich ist. Zur Diebstahlsicherung ist die Klinke von einem zweiten Elektromotor über ein Steuerorgan vom Eingriff in den anderen Schieber gegen die Wirkung des Federelements zurückziehbar. Damit ist eine Bewegungsübertragung vom zweiten auf den ersten Schieber nicht mehr möglich, so daß zwar bei einem Einbruchsversuch der zweite Schieber, sei die Klinke nun an ihm oder am ersten Schieber geführt, bewegbar, das Türschloß jedoch nicht entriegelbar ist. Die in die Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs eingeleiteten Kräfte müssen, da der zweite Schieber bewegbar ist, nicht von Teilen des Stellaniets aufgefangen werden.

Sollte bei verriegelter Tür und gesetzter Diebstahlsicherung der zweite Elektromotor — aus welchen Gründen auch immer — einmal ausfallen, so kann der erste Schieber unabhängig davon, ob die Klinke an ihm geführt ist oder nicht, von außen oder vom ersten Elektromotor noch aus der Verriegelungs- in die Entriegelungsstellung gebracht werden. Das bedeutet jedoch auch, daß beim Entriegeln des Türschlosses aus der Diebstahlsicherungsposition der Klinke heraus eine besondere Reihenfolge in der Betätigung der Klinke und der Verschiebung des ersten Schiebers nicht beachtet werden muß.

Eine Lösung der Aufgabe stellt auch der elektromotorische Stellantrieb nach Anspruch 2 dar. Bei diesem Stellantrieb sind ebenfalls ein erster Schieber, der mit einem Türschloß des Kraftfahrzeugs richtungsunabhängig verbindbar ist, und ein zweiter Schieber vorhanden, der zur Entriegelung mit einer Handhabe im Innern eines Kraftfahrzeugs koppelbar ist. Beide Schieber greifen mit einem Vorsprung und einem Rücksprung quer zu ihrer Bewegungsrichtung ineinander, wobei zur Diebstahlsicherung von einem Elektromotor zur Bildung eines toten Ganges durch Verkleinerung des Vorsprungs oder Vergrößerung des Rücksprungs ein Mitnehmer eines der beiden Schieber relativ zu dem Schieber in Bewegungsrichtung der beiden Schieber verfahrbar ist. Nach Bildung des toten Ganges läßt sich der zweite Schieber wiederum frei von der Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs bewegen, ohne daß der erste Schieber mitgenommen und damit das Türschloß entriegelt wird.

Eine vorteilhafte Ausgestaltung eines Stellaniets nach Anspruch 1 oder 2 ist in Anspruch 3 enthalten. Danach ist eine leichtgängige manuelle Verstellung des ersten Schiebers möglich, ohne daß der erste Elektromotor und ein diesem nachgeordnetes Getriebe bewegt werden müssen.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen eines elektromotorischen Stellaniets nach Anspruch 1 kann man den Unteransprüchen 4 bis 35 entnehmen. Vorteilhafte

Weiterbildungen eines elektromotorischen Stellantriebs nach Anspruch 2 finden sich in den Unteransprüchen 36 bis 42.

So ist gemäß Anspruch 4 der zweite Schieber vom ersten Schieber in Richtung Entriegelung unabhängig von der Klinke mitnehmbar. Somit kann der zweite Schieber bei einer Betätigung des Türschlosses von außen sofort mit dem ersten Schieber mitgenommen werden, ohne daß zuvor die Diebstahlsicherung durch den zweiten Elektromotor zurückgesetzt worden wäre.

Gemäß der bevorzugten Ausführung nach Anspruch 6 ist das Steuerorgan eine Steuerkurve mit einer Rampe. Von der grundsätzlichen Funktionsweise her ist es unwichtig, ob die Bewegungsrichtung der Rampe an der Klinke bei deren Zurückziehen, also beim Setzen der Diebstahlsicherung, mit der Richtung der Schieber beim Verriegeln oder Entriegeln übereinstimmt. Vorteilhafter erscheint es jedoch, wenn sich die Rampe gemäß Anspruch 7 beim Auflaufen der Klinke in eine solche Richtung bewegt, die mit der Bewegungsrichtung der Schieber beim Verriegeln übereinstimmt. Von der Rampe wird dann auf die Klinke nicht eine Kraft in Bewegungsrichtung Entriegelung der Schieber ausgeübt, so daß keine Gefahr besteht, daß sich die Schieber etwas aus der Endlage Verriegelung bewegen und das Setzen der Diebstahlsicherung erschwert wird oder gar überhaupt nicht möglich ist.

Obwohl die in elektromotorischen Stellantrieben für zentrale Türverriegelungsanlagen an Kraftfahrzeugen verwendeten Elektromotoren normalerweise über einen langen Zeitraum zuverlässig arbeiten, so kann doch nicht ausgeschlossen werden, daß ein solcher Elektromotor einmal ausfällt, wobei sich dann die dem Elektromotor nachgeordneten Getriebeglieder in irgendeiner unbestimmten Position befinden können. Eine Verriegelung einer Türe von Hand muß dann noch gewährleistet sein. Wie dieses Problem im Hinblick auf den ersten Elektromotor gelöst werden kann, ist ausführlich in der DE-OS 36 27 893 beschrieben. Für den zweiten Elektromotor wird dieses Problem in vorteilhafter Weise gemäß Anspruch 8 dadurch gelöst, daß die Klinke bei einer Versetzung der Schieber aus der Entriegelungs- in die Verriegelungsstellung unter die Steuerkurve schiebbar ist.

Da sich zufällig auch die Rampe der Steuerkurve in der Laufbahn der Klinke befinden kann, ist gemäß Anspruch 9 vorgesehen, daß die Rampe der Steuerkurve derart federnd ausgebildet ist, daß die Klinke bei einer Versetzung der Schieber aus der Entriegelungs- in die Verriegelungsstellung unter die Rampe schiebbar oder unter der Rampe hindurchschiebbar ist. Voraussetzung für diese Federeigenschaft der Rampe ist natürlich, daß diese an ihrem Fuß von ihrem Träger getrennt ist. Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen, um die Federeigenschaft der Rampe zu erhalten, sind in den Ansprüchen 10 und 11 angeführt.

Die Ausbildung gemäß Anspruch 12 dagegen hat mehr werkzeugtechnische Gründe. Wie schon erwähnt, soll die Rampe an ihrem Fuß von ihrem Träger getrennt sein. Andererseits darf der Abstand nicht groß sein, damit das Auflaufen der Klinke auf die Rampe gewährleistet ist. Beim Formen der Steuerkurve, die üblicherweise mit ihrem Träger aus Kunststoff gespritzt wird, muß der Fuß der Rampe vom Träger also durch einen möglichst dünnen Werkzeugabschnitt getrennt werden. Damit dieser dünne Werkzeugabschnitt nicht so lang sein muß, ist die Rampe gemäß Anspruch 12 an ihrem Fuß dünner als im Abstand zu ihrem Fuß.

Vorzugsweise befindet sich die Steuerkurve an einem von dem zweiten Elektromotor antreibbaren Zahnrad. Dabei lassen sich die schon erwähnten Vorkehrungen gegen einen Ausfall des zweiten Elektromotors am leichtesten dann realisieren, wenn die Steuerkurve gemäß Anspruch 14 so angeordnet ist, daß die Klinke von ihr in Richtung der Achse des Zahnrades bewegbar ist.

Im Anschluß an die Rampe weist die Steuerkurve vorteilhafterweise einen Plateauabschnitt ohne Höhenänderung auf. Der zweite Elektromotor läuft nach dem Abschalten noch einen unbestimmten Weg nach, der sich aufgrund des Plateauabschnitts der Steuerkurve nicht auf die Position der Klinke auswirken kann. Sofern die Klinke am zweiten Schieber geführt ist, wird sie bei einem Diebstahlversuch zusammen mit dem zweiten Schieber in die Entriegelungsstellung gebracht. Beim Zurückstellen der Handhabe im Innern des Fahrzeugs kehrt sie mit dem zweiten Schieber wieder in die Verriegelungsstellung zurück, wobei sie wieder auf den Plateauabschnitt der Steuerkurve gelangt. Um dies zu erleichtern, weist der Plateauabschnitt gemäß Anspruch 17 an seiner radial äußeren Kante eine in radialer Richtung abfallende Schräge auf.

Um den Steuerungsaufwand für den zweiten Elektromotor gering zu halten, ist dieser gemäß Anspruch 19 nur in eine einzige Drehrichtung ansteuerbar, wobei dann, um nicht komplizierte mechanische Umschaltmechanismen zu benötigen, auch das Zahnrad vom Elektromotor nur in eine einzige Drehrichtung antreibbar ist. Der zweite Elektromotor kann sowohl zum Zurückziehen der Klinke als auch zum Vordrücken der Klinke durch das Federelement einschaltbar sein, wobei dann nach jedem Einschalten des Elektromotors das Zahnrad um etwa 180° drehbar ist. Da die Klinke jedoch auch bei gesetzter Diebstahlsicherung von der Steuerkurve weg bewegbar ist, ist es im Prinzip nicht notwendig, daß der zweite Elektromotor zum Zurücksetzen der Diebstahlsicherung eingeschaltet wird. Deshalb ist in der vorteilhaften Weiterbildung gemäß Anspruch 22 vorgesehen, daß der zweite Elektromotor nur zum Zurückziehen der Klinke einschaltbar ist, wobei nach jedem Einschalten des Elektromotors das Zahnrad vorzugsweise um 360° drehbar ist. Bei einer solchen Ausführung kann die Anzahl der Schaltvorgänge und unter Umständen, wenn das Zahnrad jeweils um weniger als 360° gedreht wird, auch die gesamte Betriebsdauer des zweiten Elektromotors reduziert werden. Außerdem ist als Endschalter nur ein Öffner notwendig, so daß auch die Anzahl der elektrischen Leitungen innerhalb des Stellantriebs verringert werden kann. Während es also bei einem Entriegelungsvorgang keinen Einfluß auf die Funktionsweise hat, ob der zweite Elektromotor vor dem ersten Elektromotor, gleichzeitig mit dem ersten Elektromotor, nach dem ersten Elektromotor oder überhaupt nicht läuft, ist es für das Setzen der Diebstahlsicherung notwendig, daß sich die Klinke mit den Schiebern in der Verriegelungsstellung befindet, damit die Steuerkurve an der Klinke angreifen kann. Zwischen dem Beginn der Versetzung der Schieber aus der Entriegelung zur Verriegelungsposition und dem Angriff der Steuerkurve an der Klinke ist deshalb eine zeitliche Verzögerung notwendig, die z. B. durch ein verzögertes Einschalten des zweiten Elektromotors herbeigeführt werden kann. Insbesondere kann der zweite Elektromotor erst dann eingeschaltet werden, wenn die Schieber die Verriegelungsposition erreicht haben und dies durch ein Signal, z. B. eines elektrischen Schalters im Türschloß gemeldet worden ist. Eine zeitliche Verzögerung könnte jedoch

auch dadurch geschaffen werden, daß die Motoren gleichzeitig eingeschaltet werden, das Zahnrad mit der Steuerkurve jedoch wesentlich langsamer läuft als das Zahnrad mit der die Schieber verstellenden Kurbel oder, im Falle, daß das Zahnrad mit der Steuerkurve jeweils um 360° gedreht wird, die Rampe erst nach einem Drehwinkel, der wesentlich größer als 180° ist, zur Klinke kommt. Letztere Lösungen sind jedoch nicht sehr sicher, da die Zeitdauer, die zur Verstellung der Schieber durch den ersten Elektromotor notwendig ist, sehr unterschiedlich sein kann.

Will man, daß die Klinke unmittelbar nach dem Einschalten des zweiten Elektromotors betätigt wird, so ist eine Ausbildung gemäß Anspruch 23 zweckmäßig.

Vorteilhafte Ausgestaltungen des erfindungsgemäßen elektromotorischen Stellantriebs im Hinblick auf die Anordnung und Führung der Klinke kann man den Unteransprüchen 24 bis 29 entnehmen. So ist in der bevorzugten Ausführung nach Anspruch 24 das Federelement einer Schraubenfeder, die sich in einer Sackbohrung der Klinke befindet und sich an einem Ansatz des die Klinke führenden Schiebers abstützt, welcher Ansatz durch einen Längsschlitz, in dem die Sackbohrung nach außen offen ist, in die Sackbohrung hineinragt. Die Klinke ist dann sehr lang und kann entsprechend lang geführt werden. Der Weg der Klinke aus ihrer Führung heraus wird vorteilhafterweise durch einen Anschlag des die Klinke nicht führenden Schiebers begrenzt. Es wird dadurch ein Anschlag am die Klinke führenden Schieber vermieden, so daß die Klinke leicht in die Führung eingeschoben werden kann. Durch eine Ausbildung gemäß Anspruch 26 wird die Schraubenfeder in jeder Position der Klinke gut seitlich abgestützt.

Die Platzverhältnisse können es als günstig erscheinen lassen, daß die Klinke gemäß Anspruch 28 am zweiten Schieber geführt ist. Ist die Klinke dagegen gemäß Anspruch 29 am ersten Schieber geführt, so wird sie bei gesetzter Diebstahlsicherung und einer Betätigung der Handhabe im Innern des Fahrzeugs, die zu einer Bewegung des zweiten Schiebers führt, nicht mitgenommen, sondern verbleibt an der Steuerkurve. Es muß keine Vorsorge dafür getroffen werden, daß die Klinke z. B. durch eine Abstützfläche am ersten Schieber oder am Gehäuse in der Diebstahlsicherungsposition verbleibt oder bei der Rückkehr des zweiten Schiebers wieder in diese Position geschoben wird.

Die ganze Konstruktion von Schloß, elektromotorischen Stellantrieb und Handhabe im Innern des Fahrzeugs sowie der mechanischen Verbindungen zwischen diesen Teilen kann so gewählt sein, daß der zweite Schieber über die Handhabe im Innern des Fahrzeugs nur im Sinne einer Entriegelung des Türschlosses betätigbar ist. Damit dann auch eine Verriegelung über die Handhabe im Innern möglich ist, ist gemäß Anspruch 31 vorgesehen, daß die Schieber über einen Mitnehmer mit der Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs koppelbar sind und daß sich der Mitnehmer in Bewegungsrichtung der Schieber zwischen diesen befindet. Ist dagegen der zweite Schieber über die Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs sowohl im Sinne einer Verriegelung als auch im Sinne einer Entriegelung betätigbar, so ist vorteilhafterweise der zweite Schieber mit dem Mitnehmer in beide Bewegungsrichtungen direkt formschlüssig koppelbar.

Vorteilhafte Ausgestaltungen eines erfindungsgemäßen elektromotorischen Stellantriebs im Hinblick auf die Führung der Schieber sind in den Unteransprüchen 33 bis 35 enthalten. Dabei ist es besonders günstig, daß

nur der eine Schieber am Gehäuse und der andere Schieber am ersten Schieber geführt ist. Eine richtige Montage der beiden Schieber aneinander wird durch eine Ausbildung gemäß Anspruch 35 sichergestellt.

Bei einem elektromotorischen Stellantrieb gemäß Anspruch 2 ist nach Anspruch 36 in vorteilhafter Weise der Mitnehmer gegen die Wirkung eines Federelements bewegbar, das sich am zugehörigen Schieber abstützt. Günstig erscheint es auch, wenn der Mitnehmer gemäß Anspruch 37 in einer Position mit dem zugehörigen Schieber durch ein Grenzkraftgesperre koppelbar ist. Grundsätzlich kann dies in beiden Betriebspositionen des Mitnehmers gegenüber dem zugehörigen Schieber geschehen. Beim Einsatz eines Federelements genügt jedoch eine Kopplung durch ein Grenzkraftgesperre nur in einer Position, und zwar in derjenigen, in der der Vorsprung verkleinert oder der Rücksprung vergrößert ist. Ebenso genügt ohne Federelement ein einziges Grenzkraftgesperre in der genannten Position des Mitnehmers, wenn bei jedem Verriegeln auch eine Diebstahlsicherung vorgesehen ist.

Ein elektromotorischer Stellantrieb gemäß Anspruch 2 ist in besonderer Weise dafür geeignet, um für die Verriegelung und die Diebstahlsicherung nur einen einzigen drehrichtungsumkehrbaren Elektromotor, mit dem der Mitnehmer verstellbar gekoppelt ist, zu verwenden. Die Koppelung des Mitnehmers mit dem Elektromotor kann z. B. über ein vom Elektromotor antreibbares Zahnrad und einer Zahnstange des Mitnehmers stattfinden. Dabei stimmt die Drehrichtung des Motors während der Diebstahlsicherung vorteilhafterweise mit der Drehrichtung während der Verriegelung und während der Diebstahlsicherung vorteilhafterweise mit der Drehrichtung während der Entriegelung überein.

Eine erfindungsgemäße Ausführung eines elektromotorischen Stellantriebs, die vom Anspruch 1 umfaßt wird, und eine erfindungsgemäße Ausführung eines elektromotorischen Stellantriebs, die vom Anspruch 2 umfaßt wird, sind in den Zeichnungen dargestellt. Anhand der Figuren dieser Zeichnungen wird die Erfindung nun näher erläutert.

Es zeigen:

Fig. 1 das erste Ausführungsbeispiel in einem Blick in das Innere des Stellantriebs, wobei sich der erste und der zweite Schieber in einer Endlage befinden, die einem verriegelten Türschloß entspricht,

Fig. 2 einen Schnitt entlang der Linie II-II aus Fig. 1,

Fig. 3 eine Ansicht des Zahnrades mit der Steuerkurve für die Klinke, die die beiden Schieber miteinander verbindet,

Fig. 4 einen Schnitt entlang der Linie IV-IV aus Fig. 3,

Fig. 5 einen Schnitt entlang der Linie V-V aus Fig. 3,

Fig. 6 bei einem konstruktiv etwas anders ausgelegten Ausführungsbeispiel als nach Fig. 1 die Position der Klinke relativ zur Steuerkurve nach einer Verriegelung,

Fig. 7 einen Schnitt entlang der Linie VII-VII aus Fig. 6,

Fig. 8 eine Darstellung ähnlich der nach Fig. 6, wobei jedoch auch die Diebstahlsicherung gesetzt ist,

Fig. 9 einen Schnitt entlang der Linie IX-IX aus Fig. 8,

Fig. 10 eine Darstellung gemäß der aus den Fig. 6 und 8, wobei jedoch bei gesetzter Diebstahlsicherung eine Handhabe im Innern des Fahrzeugs betätigbar worden ist,

Fig. 11 eine Darstellung ähnlich der aus den Fig. 6, 8 und 10, wobei sich die Steuerkurve bei ausgefallenem Elektromotor in der Stellung Diebstahlsicherung befindet, die Türe jedoch einmal entriegelt und wieder verriegelt worden ist,

Fig. 12 einen Schnitt entlang der Linie XII-XII aus Fig. 11.

Fig. 13 in der Verriegelungsstellung die beiden Schieber einer anderen Ausführung, bei der die beiden Schieber über einen Vorsprung und einen Rücksprung miteinander koppelbar sind, wobei der Rücksprung zur Diebstahlsicherung vergrößert werden kann, und

Fig. 14 die Ausführung nach Fig. 13 in der Verriegelungsposition der Schieber und mit gesetzter Diebstahlsicherung.

Bei dem Stellantrieb nach den Fig. 1 und 2 ist in einem zweiteiligen Gehäuse 20 mit einem Gehäusetopf 21 und einem Deckel 22 aus Kunststoff ein erster Elektromotor 23 festgelegt, der über eine auf seiner Welle 24 sitzende Schnecke 25, ein Schneckenrad 26 und ein einstückig mit diesem Schneckenrad ausgebildetes, jedoch nicht näher dargestelltes Ritzel schließlich ein Kurbelrad 27 antreibt. Von diesem Kurbelrad 27 steht ein sich kegelförmig verjüngender Kurbelzapfen 28 ab, der sich folglich auf einer Kreisbahn bewegt. Die Achse des Schneckenrads 26 ist mit 29 bezeichnet.

In dem Gehäuse 20 ist in Richtung des Doppelpfeiles A ein Schieber 30 längsbeweglich geführt, der über U-förmige Ausnehmungen 31, die sich an einem aus dem Gehäuse 20 herausspringenden Ansatz 32 befinden, mit einer nicht näher dargestellten Schubstange verbunden werden kann, die auf einen Türverriegelungsmechanismus in einem Kraftfahrzeug wirkt. An einem sich parallel zum Deckel 22 erstreckenden Ausleger 35 des Schiebers 30, und zwar — in der Draufsicht nach Fig. 1 gesehen — an der Unterseite des Auslegers 35 sind zwei Anschläge 33 und 34 vorgesehen, die mit dem Kurbelzapfen 28 zusammenwirken. Man erkennt aus Fig. 1, daß der Abstand B zwischen den beiden Anschlägen 33 und 34 in Verstellrichtung des Schiebers 30 sehr viel kleiner ist als der Radius der Kurbel, d. h. also sehr viel kleiner als der Abstand des Kurbelzapfens 28 von der Achse 29 des Kurbelrades 27. Dies ermöglicht einen großen Hub des Schiebers 30 bei einem gegebenen Kurbelradius. Der Abstand D der beiden Anschläge 33 und 34 quer zur Verstellrichtung des Schiebers 30 ist nur geringfügig größer als der Durchmesser des Kurbelzapfens 28. In der in Fig. 1 dargestellten einen Endlage des Kurbelrades 27 und des Schiebers 30 befindet sich der Kurbelzapfen 28, quer zur Verstellrichtung des Schiebers 30 gesehen, zwischen den beiden Anschlägen 33 und 34. In dieser Endlage ist also der Schieber 30 von dem Kurbelzapfen 28 bzw. dem Kurbelrad 27 vollständig entkoppelt und kann mit der schon erwähnten Schubstange leichtgängig manuell von der gezeigten Endlage in die andere Endlage und wieder zurück umgestellt werden. Gleiches gilt, wenn sich das Kurbelrad 27, der Kurbelzapfen 28 und der Schieber 30 in der anderen Endlage befinden, in der das Kurbelrad um 180° gegenüber der in Fig. 1 gezeigten Lage verdreht ist.

Wird, ausgehend von der in Fig. 1 gezeigten Lage, nun der den Kurbelzapfen 28 antreibende Elektromotor 23 eingeschaltet, so wird der Kurbelzapfen auf seiner kreisförmigen Verstellbahn im Uhrzeigersinn bewegt. Er schlägt dann an dem Anschlag 33 des Schiebers 30 an und nimmt während des folgenden Teils seiner Bewegung Anschlag 33 und Schieber 30 bis in die andere Endlage mit. Nach einem Drehwinkel von 180° wird der Kurbelzapfen wieder stillgesetzt. Beim Wiedereinschalten des Elektromotors 23 schlägt der Kurbelzapfen 28 am Anschlag 34 des Schiebers 30 an und stellt den Schieber wieder in die in Fig. 1 gezeigte Endlage zurück, die einer verriegelten Tür entspricht.

Insgesamt wird also deutlich, daß der Kurbelzapfen 28 bei jedem Stellvorgang jeweils um einen Winkel von 180° in gleicher Drehrichtung angetrieben wird. Der Kurbelzapfen 28 ist nur während eines Teils seiner Bewegung mit den Anschlägen 33 bzw. 34 gekoppelt, in den Endlagen nach jeweils einem Drehwinkel von 180° aber von dem Schieber 30 entkoppelt.

Der Schieber 30 ist im wesentlichen parallel zu einer Seitenwand des Gehäuses 20 angeordnet und greift mit dem dünnen Ausleger 35 parallel zum Deckel 22 und knapp unterhalb von diesem in den Gehäusetopf 21 hinein. Im Bereich der Seitenwand, an der sich der Schieber befindet, ist in diesem ein zweiter Schieber 40 geführt, wobei die Richtung einer möglichen Bewegung des zweiten Schiebers 40 relativ zum ersten Schieber 30 mit der Richtung des Doppelpfeiles A übereinstimmt. Zur Führung besitzt der zweite Schieber 40 seitlich zwei Leisten 41, die in zur Einführung des zweiten Schiebers 40 in den ersten Schieber 30 am einen Ende offene Nuten 42 des ersten Schiebers 30 eingreifen. Wie man deutlich aus Fig. 2 ersieht, ist die eine Seitenwand 43 der Nuten 42 höher als die andere Seitenwand. Entsprechend sind auch die Leisten 41 an der der Seitenwand 43 zugewandten Seite höher als an der anderen Seite, so daß der Schieber 40 nur in einer einzigen relativen Lage zum Schieber 30 in diesen eingeschoben werden kann. Das offene Ende der Nuten 42 befindet sich an der Stirnseite 44 des Schiebers 30. Die beiden Leisten 45 des Schiebers 30, in denen sich die Nuten 42 befinden, sind nur im Bereich des Ansatzes 32 und am anderen Ende der Nuten 42 miteinander verbunden. Der zweite Schieber 40 kann deshalb zwischen der Stirnseite 44 und dem Ansatz 32 des ersten Schiebers 30 mit einem Ansatz 46 durch dieselbe Öffnung 47 in der Seitenwand 48 des Gehäuses 20 nach außen greifen, durch die dies auch der Schieber 30 mit dem Ansatz 32 tut. In einer Nut 49 kann in den Ansatz 46 des zweiten Schiebers 40 eine nicht näher dargestellte Mitnahmescheibe eingesetzt werden, die z. B. über einen Bowdenzug von einer Handhabe im Innern eines Kraftfahrzeugs betätigbar ist. Mitnahmescheibe und zweiter Schieber 40 sind also in Richtung des Doppelpfeiles A formschlüssig miteinander gekoppelt. Im normalen Betrieb liegen die beiden Ansätze 32 und 46 unmittelbar aneinander, wie dies in Fig. 1 gezeigt ist.

Auf der der Seitenwand 48 des Gehäuses 20 abgewandten Seite des zweiten Schiebers 40 ist an diesem senkrecht zur Verstellrichtung der Schieber, die in Fig. 1 durch den Doppelpfeil A angedeutet ist, und senkrecht zum Deckel 22 des Gehäuses 20 eine Klinke 50 geführt. Zur Führung greift die Klinke 50 mit zwei seitlichen Leisten 51 in zwei Nuten 52 des Schiebers 40 ein, die durch zwei auf den Schieber einstückig aufgesetzte umgekehrte L-förmige Leisten 53 gebildet werden. Die Klinke besitzt in Führungsrichtung eine Sackbohrung 54, die sich zum Schieber 40 hin in einen Längsschlitz 55 öffnet. Die Breite des Schlitzes ist jedoch geringer als der Durchmesser der Sackbohrung 54, so daß eine in die Sackbohrung 54 eingelegte Schraubendruckfeder 56 nicht durch den Schlitz aus der Sackbohrung 54 herausfallen kann. Die Schraubendruckfeder stützt sich am Boden der Sackbohrung 54 und an einem Widerlager 57 des Schiebers 40 ab, das durch den Längsschlitz 55 in die Sackbohrung 54 hineingreift. In Fig. 2 ist mit durchgehenden Linien eine erste Endlage und mit gestrichelten Linien eine zweite Endlage der Klinke 50 angedeutet. Man sieht, daß das Widerlager 57 in jeder Position der Klinke 50 von der dem Längsschlitz 55 gegenüberlie-

genden Wand 58 überdeckt ist, so daß sich die Schraubendruckfeder 56 sicher in der vorgegebenen Lage an dem Widerlager 57 abstützt. Die Nuten 52 des Schiebers 40 sind beidseitig offen und die Leisten 51 der Klinke 50 durchgehend gleich, so daß die Klinke leicht in Richtung auf die Abstützfläche der Schraubendruckfeder 56 am Widerlager 57 hin in den zweiten Schieber 40 geschoben werden kann. Im Ausleger 35 des ersten Schiebers 30 befindet sich ein rechteckiger Durchbruch 58, in den, sofern er mit der Führung der Klinke 50 fluchtet, die Schraubendruckfeder den Kopf 59 der Klinke 50 soweit hineindrücken kann, bis die Klinke mit einer Stufe an der dem Deckel 22 abgewandten Seite des Auslegers 35 anschlägt. In einem parallel zum Ausleger 35 des Schiebers 30 liegenden Querschnitt, insbesondere in Bewegungsrichtung der Schieber 30 und 40, sind die Maße des Durchbruchs 48 und des Kopfes 59 der Klinke 50 so aufeinander abgestimmt, daß nur ein geringes Spiel zwischen ihnen besteht.

Wenn die Klinke 50 mit ihrem Kopf 59 in den Durchbruch 58 des Schiebers 30 eingreift, sind also die Schieber 30 und 40 in beide Bewegungsrichtungen miteinander gekoppelt. Aus dem Aneinanderliegen der beiden Ansätze 32 und 46 geht außerdem hervor, daß aus der in Fig. 1 gezeigten Endlage der beiden Schieber, die einem verriegelten Türschloß entspricht, der Schieber 30 den Schieber 40 mit dem Ansatz 32 unabhängig von der Klinke 50 mit in die Endlage nehmen kann, die einer entriegelten Tür entspricht. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Schieber 30 manuell über den Schließzylinder oder von dem Elektromotor 23 verstellt wird. Beim Verriegeln der Türschlösser, also bei einer Verstellung des Schiebers 30 von der zweiten Endlage in die in Fig. 1 gezeigte Endlage, wird der zweite Schieber 40 vom ersten Schieber 30 über die Klinke 50 mitgenommen, wobei es wiederum keine Rolle spielt, ob der erste Schieber 30 von Hand oder vom Elektromotor verstellt wird.

Bei Eingriff der Klinke 50 in den Durchbruch 58 ist es möglich, auch mit der Innenverriegelungshandhabe eine Kraftfahrzeugtür zu entriegeln oder zu verriegeln. Ist die Türe verriegelt und wird nun die Innenverriegelungshandhabe betätigt, so wird über die nicht dargestellte Mitnahmescheibe, die sich in der Nut 49 des Ansatzes 46 des zweiten Schiebers 40 befindet, der zweite Schieber 40 und über die Klinke 50 der erste Schieber 30 mitgenommen, der die Bewegung auf das Türschloß überträgt. Bei einem Verriegelungsvorgang nimmt der Schieber 40 den ersten Schieber 30 über den Ansatz 46 bzw. die Klinke 50 mit.

Während bei einer Verriegelung einer Kraftfahrzeugtür von innen jederzeit auch wieder deren Entriegelung von innen möglich sein sollte, ist es erwünscht, bei einer Verriegelung von außen die Möglichkeit zu haben, eine anschließende Entriegelung von innen unmöglich zu machen. Es soll damit vermieden werden, daß bei einem Diebstahlversuch nach dem Einschlagen einer Fensterscheibe des Kraftfahrzeugs durch eine Betätigung einer Innenverriegelungshandhabe die Türen entriegelt werden und dann das Kraftfahrzeug leicht zugänglich ist.

Um diese Diebstahlsicherung zu ermöglichen, ist eben die schon beschriebene Klinke 50 vorhanden, die von einem zweiten Elektromotor 65 aus dem Durchbruch 58 des Schiebers 30 zurückgezogen werden kann, sofern sich die beiden Schieber 30 und 40 in der Verriegelungsposition befinden und der Elektromotor 65 an Spannung gelegt wird. Der Elektromotor 65 treibt ähnlich wie der Elektromotor 23 über eine auf seiner Welle 66 sitzenden Schnecke 67, über ein Schneckenrad 68

und über ein einstückig mit diesem Schneckenrad ausgebildetes Ritzel 69 schließlich ein Zahnrad 70 an, das knapp unterhalb des Auslegers 35 des Schiebers 30 mit einem Zahnkranz 71 versehen ist und, vom Ausleger 35 aus gesehen, jenseits des Zahnkrans 71 eine Steuerkurve 78 aufweist, die sich im Abstand zum Zahnkranz 71 auf der diesem Zahnkranz abgewandten Seite eines radialen Flansches 76 des Zahnrads 70 befindet.

Während in Fig. 2 das Zahnrad 70 nur schematisch gezeichnet ist, gehen nähere Einzelheiten aus den Fig. 3 bis 5 hervor. Die Steuerkurve 75 erstreckt sich über einen Winkel von etwa 205° und besteht aus einer von der Unterseite des Zahnkrans 71 aus ansteigenden Rampe 77, die sich über einen Winkel von etwa 60° erstreckt und einem sich an die Rampe anschließenden Plateauabschnitt 78, dessen Länge etwa 245° beträgt. Am Ende 79 des Plateauabschnitts bricht die Steuerkurve abrupt ab. Der die Steuerkurve 75 tragende Flansch 76 ist gegen den Zahnkranz 71 hin durch eine umlaufende Nut 80, die radial nach außen offen ist, von dem Zahnkranz 71 freigeschnitten. Die Nut 80 ist breiter als ein Kurvenfolger 81, der einstückig mit der Klinke 50 ausgebildet ist und senkrecht zu deren Führungsrichtung zu der Steuerkurve 75 hin von der Klinke 50 absteht und sich, wie aus Fig. 2 ersichtlich, bei in den Schieber 30 eingeschlossener Klinke 50 knapp unterhalb des Zahnkrans 71 auf Höhe der Nut 80 befindet. Die Nut 80 setzt sich auch unterhalb der Rampe 77 fort, nimmt dort jedoch entsprechend der Schräglagestellung der Rampe 77 in ihrer Breite zunächst kontinuierlich ab, hat dann noch einmal einen Abschnitt mit einer konstanten Breite, weil die Rampe 77 dünner wird, und nimmt schließlich in ihrer Breite bis nahe auf den Wert Null ab. Daß die Rampe 77 an ihrem Fuß dünner ist als im Abstand dazu hat werkzeugtechnische Gründe. Die Rampe ist nämlich nicht nur radial außen, sondern auch an ihrem Fuß 82 von dem übrigen Material des Zahnrades 70 getrennt. Um jedoch ein glattes Auflaufen des Kurvenfolgers 81 auf die Rampe 77 zu gewährleisten, darf der Abstand zwischen dem Fuß 82 der Rampe 77 und dem übrigen Material des Zahnrades 70 nur gering sein. Dieser geringe Abstand muß mit einem Abschnitt des Formwerkzeugs erzeugt werden, der nur sehr dünn und deshalb bruchgefährdet ist. Dadurch, daß die Rampe an ihrem Fuß dünner ist als im Abstand dazu, wird die Länge dieses Werkzeugabschnitts in Umlaufrichtung klein und damit die Bruchgefahr vermindert. Die Rampe 77 ist auch radial innen durch einen Freischnitt 83, der durch einen Durchbruch 84 im Zahnkranz 71 des Zahnrads 70 entformbar ist, vom übrigen Material des Zahnrads 70 getrennt. Wie man in Fig. 3 erkennen kann, beginnt dabei der Freischnitt 83, in Umlaufrichtung betrachtet, schon im Abstand vor dem Fuß 82 der Rampe 77 und endet kurz hinter dem Übergang zwischen der Rampe 77 und dem Plateauabschnitt 78 innerhalb des Plateauabschnitts 78. Nur an diesem Übergang ist also die Rampe 77 mit dem übrigen Material des Zahnrads 70 verbunden. Sie kann deshalb von dem Zahnkranz 71 gut weggedrückt werden.

Das Zahnräder 70 trägt auch einen radialen Nocken 85, mit dem ein im Gehäuse 20 unterbrachter Endlageschalter 86 für den Elektromotor 65 betätigt werden kann. Der Schalter 86 ist ein Wechsler, der von dem Nocken 85 so gesteuert wird, daß der immer in dieselbe Drehrichtung laufende Elektromotor 65 jeweils nach einer Drehung des Zahnrades 70 von etwa 180° abgeschaltet wird. In Umlaufrichtung sind die Lage des Nockens 85 und die Lage der Steuerkurve 75 so aufeinander

abgestimmt, daß sich der Kurvenfolger 81 der Klinke 50 in der einen Ruhelage des Zahnrads 70 kurz vor der Rampe 77 und in der anderen Ruhelage des Zahnrads 70 kurz vor dem Ende 79 des Plateauabschnitts 78 befindet, sofern die Schieber 30 und 40 in der Verriegelungsposition stehen.

Die Funktionsweise des elektromotorischen Stellantriebs nach den Fig. 1 bis 5 sei nun auch mit Hilfe der Fig. 6 bis 12 näher erklärt. Man erkennt in diesen Figuren ebenfalls den ersten Schieber 30, den zweiten Schieber 40, die Klinke 50 mit dem Kopf 59 und dem Kurvenfolger 81 sowie das Zahnräder 70 mit dem Flansch 76 als Träger der Steuerkurve 75 mit der Rampe 77 und dem Plateauabschnitt 78. Die Fig. 6 und 7 zeigen die Schieber 30 und 40 in der Verriegelungsposition, aus der sie durch eine Bewegung nach rechts (in der Ansicht nach Fig. 6 betrachtet) in die Entriegelungsposition gebracht werden können. In dem Zustand nach den Fig. 6 und 7 greift die Klinke 50 mit ihrem Kopf 59 in den ersten Schieber 30 ein. Wird nun die Innenverriegelungshabe betätigt, so nimmt der Schieber 40 über die Klinke 50 den Schieber 30 in die Entriegelungsstellung mit, so daß das Schloß entriegelt ist. Es war also keine Diebstahlsicherung gesetzt. Soll verriegelt und die Diebstahlsicherung gesetzt werden, so wird durch ein längeres Betätigen des Schließzyliners, durch ein nochmaliges Betätigen des Schließzyliners oder auch durch ein Betätigen des Schließzyliners über einen bestimmten Weg hinaus ein Signal gegeben, aufgrund dessen der zweite Elektromotor 65 an Spannung gelegt wird, wenn sich der Schieber 30 in der Verriegelungsposition befindet. Der Elektromotor 65 dreht das Zahnräder 70, in der Ansicht nach Fig. 6 betrachtet, im Uhrzeigersinn um 180° bis er von dem Schalter 86 ausgeschaltet wird. Die Steuerkurve 75 fährt mit der Rampe 77 unter den Kurvenfolger 81 der Klinke 50 und zieht diese aus dem Durchbruch 58 des Schiebers 30 heraus, wobei der Weg der Klinke 50 durch die Höhe des Plateauabschnitts 78 der Steuerkurve 75 bestimmt ist. Beim Abschalten des Elektromotors 65 befindet sich der Kurvenfolger 81 der Klinke 50 nahe am Ende 79 des Plateauabschnitts 78, während er vor der 180°-Drehung des Zahnrads 70 kurz vor der Rampe 77 stand. Wird nun, ausgehend von dem Zustand nach den Fig. 8 und 9, eine Innenverriegelungshabe des Fahrzeugs betätigt, so wird nur der Schieber 40 nach rechts in die Entriegelungsstellung bewegt. Die Position des Schiebers 30 dagegen verändert sich nicht, so daß das Türschloß verriegelt bleibt. Bei der Bewegung des Schiebers 40 kann die Klinke 50 ohne weiteres von dem Plateauabschnitt 78 der Steuerkurve 75 tangential weg bewegt werden. Sobald der Kurvenfolger 81 den Plateauabschnitt 78 verlassen hat, stützt sich die Klinke an einer Wand des Schiebers 30 ab, so daß sie ihre Höhenlage bezüglich der Steuerkurve 75 im wesentlichen beibehält, und rutscht mit dem Schieber 40 am Schieber 30 entlang. Wird die Innenverriegelungshabe wieder zurückbewegt, so bewegt sich auch der Schieber 40 wieder in die in Fig. 8 gezeigte Position, wobei der Kurvenfolger 81 wieder auf den Plateauabschnitt 78 der Steuerkurve 75 gelangt. Um dieses Auflaufen auf den Plateauabschnitt 78 zu erleichtern, ist dieser, wie insbesondere die Fig. 4 zeigt, radial außen mit einer Schräge 87 versehen. Verbleiben dagegen die Innenverriegelungshabe und mit ihr der Schieber 40 in der Entriegelungsstellung, so wird bei einer Entriegelung von außen der Schieber 30 nachgestellt, wobei in der Entriegelungsposition des Schiebers 30 die Klinke 50 aufgrund der Kraft der Feder 56 in den Durchbruch

58 des Schiebers 30 einrastet und damit beide Schieber wieder gekoppelt sind. Die Position der einzelnen Teile bei gesetzter Diebstahlsicherung und nach einer Betätigung der Innenverriegelungshabe in Richtung Entriegelung ist in Fig. 10 gezeigt.

Nun kann es vorkommen, daß die Stromversorgung für den zweiten Elektromotor 65 ausfällt. Das Zahnräder 70 kann sich dann in der Ruhelage nach Fig. 6 oder in der Ruhelage nach Fig. 8, aber auch in jeder Zwischenlage befinden. Immer soll es möglich sein, die beiden Schieber 30 und 40 aus ihrer Entriegelungsposition in die Verriegelungsposition zu bringen, um die Türe des Fahrzeugs zumindest verriegeln, wenn auch nicht gegen Diebstahl sichern zu können. Dabei muß vor allem der Weg für den Kurvenfolger 81 der Klinke frei sein. Wenn sich das Zahnräder in der Position nach Fig. 6 befindet, die ja der nicht gesetzten Diebstahlsicherung entspricht, kann die Klinke 50 frei bewegt werden, so daß eine Verriegelung möglich ist. Dies gilt auch, wenn sich der 15 keine Steuerkurve tragende Umfangsabschnitt des Zahnrads 70 im Weg des Kurvenfolgers 81 befindet. Nimmt das Zahnräder 70 dagegen seine andere Ruhelage ein, die in den Fig. 8, 10 und 11 gezeigt ist, so ermöglicht es die Nut 80 zwischen dem Flansch 76 und dem Zahnräder 25 kranz 71 des Zahnrads 70, daß eine Verriegelung möglich ist. Denn während dieser Verriegelung kann der Kurvenfolger 81 in diese Nut hineingeschoben werden, wie dies insbesondere aus Fig. 12 hervorgeht. befindet sich gerade die Rampe 77 im Weg des Kurvenfolgers 81, 30 so hebt dieser die Rampe aufgrund deren federnder Eigenschaften entweder nur etwas hoch oder fährt ganz unter sie hindurch. Damit ist eine Verriegelung in jeder Position des Zahnrads 70 möglich. Insbesondere aus Fig. 6 geht hervor, daß die Drehrichtung des Zahnrads 70 beim Auflaufen des Kurvenfolgers 81 auf die Rampe 77 so gewählt ist, daß eine beim Auflaufen auftretende Kraftkomponente in Bewegungsrichtung der Schieber 30 und 40 in Verriegelungsrichtung wirkt. Da die Schieber in dieser Richtung an einem Anschlag anliegen, kann 35 diese Kraft die Lage der Schieber nicht beeinflussen. Ebenso bringt es diese Drehrichtung mit sich, daß beim Ausfall der Stromversorgung die Rampe 77 unterfahren werden kann und der Kurvenfolger 81 nicht auf die Rampe aufläuft, sollte diese sich zufälligerweise im Bereich des Kurvenfolgers befinden. Damit kann man erreichen, daß bei Ausfall der Spannungsversorgung für den Elektromotor 65 über die Innenverriegelungshabe auf keinen Fall die Diebstahlsicherung gesetzt wird.

40 Bei dem elektromotorischen Stellantrieb nach den Fig. 13 und 14 sind wiederum ein erster Schieber 30 und ein zweiter Schieber 40 vorhanden. Der zweite Schieber besteht aus zwei Teilen 95 und 96, die in Bewegungsrichtung der Schieber, die wiederum durch den Doppelpfeil 45 A angedeutet ist, einen Abstand voneinander haben. Der Teil 96 möge als Mitnehmer bezeichnet werden, da er gegenüber dem Schieber 30 ruhenden Teil 95 des Schiebers 40 von einem Elektromotor 97 relativ zum Teil 95 in Richtung des Pfeiles A bewegt werden kann. Dazu ist der Mitnehmer 96 mit einem Zahnstangenabschnitt 98 versehen, in den ein nicht dargestelltes Ritzel des Elektromotors 97 eingreift. Durch den Abstand zwischen den Teilen 95 und 96 des Schiebers 40 wird ein Rücksprung 99 gebildet, in den der Schieber 30 mit einem Vorsprung 100 eingreift. Durch den Abstand zwischen den Teilen 95 und 96 des Schiebers 40 werden durch eine Schraubenfeder 101 aufeinander zu gezogen. Außerdem ist am Teil 95 des Schiebers 40 eine Rastfeder 102 befestigt, die über den 50

Mitnehmer 96 greift und mit einem Raster 103 in eine Rastaufnahme 104 des Mitnehmers 96 eingreifen kann. Die Verrastung wird bei einer bestimmten Krafteinwirkung in Bewegungsrichtung der Schieber gelöst, so daß Rastfeder, Raster und Rastaufnahme als Grenzkraftgesperrte bezeichnet werden können.

Wie bei dem elektromotorischen Stellantrieb nach den Fig. 1 bis 12 kann auch bei demjenigen nach den Fig. 13 und 14 der Schieber 30 an einem Gehäuse geführt sein, während die Teile 95 und 96 des Schiebers 40 unabhängig voneinander am Schieber 30 geführt sein mögen.

Der Elektromotor 97 ist ein drehrichtungsumkehrbarer Motor, der zum Verriegeln und zum Setzen einer Diebstahlsicherung in die eine Richtung und zum Zurücksetzen der Diebstahlsicherung und Entriegeln in die andere Richtung antreibbar ist.

In dem in Fig. 13 gezeigten Zustand mögen sich die Schieber 30 und 40 in ihrer Verriegelungsposition befinden. Wird nun der Motor in Richtung des Pfeiles G eingeschaltet, so schiebt er den Mitnehmer 96, in der Ansicht nach Fig. 13, nach links. Der Mitnehmer 96 nimmt über den Vorsprung 100 den Schieber 30 mit, so daß das Schloß entriegelt wird. Beim Verriegeln dreht der Elektromotor 97 in die andere Richtung H, wobei vom Teil 96 des Schiebers 40 über die Schraubenfeder 101 der andere Teil 95 und der Schieber 30 mitgenommen werden, bis diese die Verriegelungsposition einnehmen. Bei einem Weiterdrehen des Elektromotors in dieselbe Richtung wird unter Verstärkung der Spannung der Feder 101 nur noch der Mitnehmer 96 verstellt, bis der Raster 103 in die Rastaufnahme 104 eingreift. Die Grenzkraftlösung dieser Verrastung ist so gewählt, daß die gespannte Feder 101 allein die Verrastung nicht lösen kann. Die Teile verbleiben deshalb in der in Fig. 14 gezeigten Lage, in der der Rücksprung 99 wesentlich größer als der Vorsprung 100 ist. Wird nun eine Innenverriegelungshandhabe, die mit dem Teil 95 des Schiebers 40 verbunden ist, betätigt, so werden zwar die Teile 95 und 96 des Schiebers 40 nach links bewegt, der Schieber 30 aber verbleibt in Ruhe. Eine Entriegelung des Schlosses ist nicht möglich.

Beim Entriegeln aus dem in Fig. 14 gezeigten Zustand heraus, wird, da der Bewegung des Teils 95 des Schiebers 40 ein gewisser Widerstand von der Innenverriegelungshandhabe entgegengesetzt wird, zunächst die Verrastung gelöst, d. h. die Diebstahlsicherung zurückgesetzt, und dann das Schloß unter Mitnahme des Schiebers 30 entriegelt.

Denkbar ist es jedoch auch, daß aus dem Zustand nach Fig. 14 heraus zunächst nur die Teile 95 und 96 des Schiebers 40 bis zur Entriegelungsendlage des Teils 95 verschoben werden, ehe der Mitnehmer 96 den Schieber 30 nach Lösen der Verrastung zwischen dem Raster 103 und der Rastausnehmung 104 mitnimmt.

Unter Umständen kann man auf die Schraubenfeder 101 verzichten, wenn man für den Raster 103 eine zweite Rastausnehmung im Mitnehmer 96 vorsieht, in die der Raster 103 in der in Fig. 13 gezeigten Lage des Mitnehmers 96 eingreift. Dann nimmt nämlich beim Verriegeln der Mitnehmer 96 über diese weitere Verrastung das Teil 95 des Schiebers 40 und den Schieber 30 mit.

Schließlich ist es sogar möglich ohne weitere Verrastung auf die Schraubenfeder 101 zu verzichten, wenn man akzeptiert, daß bei einer Verriegelung zunächst unter einer Vergrößerung des Rücksprungs 99 nur der Mitnehmer 96 bewegt wird, bis der Raster 103 in die

Rastausnehmung 104 eingreift und dann auch das Teil 95 des Schiebers 40 und der Schieber 30 verstellt werden. Bei einer Entriegelung würden wiederum nur die Teile 95 und 96 des Schiebers 40 bewegt, ehe der Schieber 30 mitgenommen wird. Es würde also jeweils die Diebstahlsicherung schon vor dem Verriegeln gesetzt und erst nach dem Entriegeln zurückgesetzt.

Patentansprüche

1. Elektromotorischer Stellantrieb für eine zentrale Türverriegelungsanlage eines Kraftfahrzeugs mit einem Gehäuse (20), mit einem von einem ersten Elektromotor (23) zwischen zwei Endlagen verstellbaren ersten Schieber (30), der mit einem Türschloß des Kraftfahrzeugs richtungsunabhängig verbindbar ist und vorzugsweise in den Endlagen vom Elektromotor (23) entkoppelt ist, so daß er dann leichtgängig per Hand zwischen seinen Endlagen verstellbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest zur Entriegelung ein zweiter Schieber (40) mit einer Handhabe im Innern eines Kraftfahrzeugs koppelbar ist, daß der zweite Schieber (40) mit dem ersten Schieber (30) über eine Klinke (50) koppelbar ist, die an einem der beiden Schieber (40) quer zur Bewegungsrichtung der Schieber (30, 40) verstellbar geführt ist und unter der Wirkung eines Federelements (56) in den anderen Schieber (30) eingreift, daß die Klinke (50) von einem zweiten Elektromotor (65) zur Diebstahlsicherung über ein Steuerorgan (75) vom Eingriff in den anderen Schieber (30) gegen die Wirkung des Federelements (56) von einer Kupplungsposition in eine Diebstahlsicherungsposition zurückziehbar ist und daß die Klinke (50) zusammen mit dem Schieber (40), an dem sie geführt ist, in der Diebstahlsicherungsposition vom Steuerorgan (75) wegbewegbar ist.

2. Elektromotorischer Stellantrieb für eine zentrale Türverriegelungsanlage eines Kraftfahrzeugs mit einem Gehäuse (20), mit einem von einem ersten Elektromotor (23) zwischen zwei Endlagen verstellbaren ersten Schieber (30), der mit einem Türschloß des Kraftfahrzeugs richtungsunabhängig verbindbar ist und vorzugsweise in den Endlagen vom Elektromotor (23) entkoppelt ist, so daß er dann leichtgängig per Hand zwischen seinen Endlagen verstellbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß zur Entriegelung ein zweiter Schieber (40) mit einer Handhabe im Innern eines Kraftfahrzeugs koppelbar ist, daß der erste Schieber (30) und der zweite Schieber (40) mit einem Vorsprung (100) und einem Rücksprung (99) quer zu ihrer Bewegungsrichtung ineinander greifen und daß zur Diebstahlsicherung von einem Elektromotor (97) zur Bildung eines toten Ganges durch Verkleinerung des Vorsprungs (100) oder Vergrößerung des Rücksprungs (99) ein Mitnehmer (96) eines der beiden Schieber (40) relativ zu dem Schieber (40) in Bewegungsrichtung der beiden Schieber (30, 40) verfahrbar ist.

3. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß bei jedem Stellvorgang von einem ersten Elektromotor (23) eine Kurbel (28) jeweils um einen Schwenkwinkel von 180° in gleicher Drehrichtung antreibbar ist, daß der erste Schieber (30) von dieser Kurbel (28) zwischen den beiden Endlagen verstellbar ist und daß die Kurbel (28) mit dem ersten Schieber (30)

nur während eines Teils ihrer Schwenkbewegung gekoppelt, in den Endlagen nach jeweils einem Schwenkwinkel von 180° aber von dem ersten Schieber (30) entkoppelt ist.

4. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem vorhergehenden Anspruch, dadurch gekennzeichnet, daß der zweite Schieber (40) vom ersten Schieber (30) in Richtung Entriegelung unabhängig von der Klinke (50) mitnehmbar ist. 5

5. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 10 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Mitnahme über seitliche Ansätze (32, 46) der Schieber (30, 40) erfolgt.

6. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem vorhergehenden Anspruch, dadurch gekennzeichnet, 15 daß das Steuerorgan eine Steuerkurve (75) mit einer Rampe (77) ist.

7. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 6 6, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Rampe (77) beim Auflaufen der Klinke (50) in eine solche Richtung bewegt, die mit der Bewegungsrichtung der Schieber (30, 40) beim Verriegeln übereinstimmt. 20

8. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Klinke (50) bei einer Verstellung der Schieber (30, 40) aus der 25 Entriegelungs- in die Verriegelungsstellung unter die Steuerkurve (75) schiebbar ist.

9. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Rampe (77) der 30 Steuerkurve (75) derart federnd ausgebildet ist, daß die Klinke (50) bei einer Verstellung der Schieber aus der Entriegelungs- in die Verriegelungsstellung unter die Rampe (77) schiebbar oder unter der Rampe (77) hindurchschiebbar ist.

10. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 35 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Rampe (77) auch innen, also an der Seitenkante, die der Klinke (50) abgelegen ist, freigeschnitten ist.

11. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß der Freischliff 40 (83) innen etwas länger ist als die Rampe (77).

12. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der 45 Ansprüche 9 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Rampe (77) an ihrem Fuß (82) dünner ist als im Abstand zu ihrem Fuß (82).

13. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der Ansprüche 6 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Steuerkurve (75) an einem von dem zweiten Elektromotor (65) antreibbaren Zahnrad (70) befindet. 50

14. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß die Klinke (50) von der Steuerkurve (75) in Richtung der Achse des Zahnrades (70) bewegbar ist.

15. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 55 14, dadurch gekennzeichnet, daß sich, in die Richtung gesehen, in die die Klinke (50) durch die Steuerkurve (75) bewegbar ist, die Steuerkurve (75) hinter dem Zahnkranz (71) des Zahnrad (70) befindet.

16. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der 60 Ansprüche 13 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerkurve (75) im Anschluß an die Rampe (77) einen Plateauabschnitt (78) ohne Höhenänderung aufweist.

17. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 65 16, dadurch gekennzeichnet, daß der Plateauabschnitt (78) an seiner radial äußeren Kante eine in radialer Richtung abfallende Schräge (87) aufweist.

18. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der Ansprüche 13 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Rampe (77) in Umlaufrichtung des Zahnrads (70) über einen Winkel von etwa 60° erstreckt.

19. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der Ansprüche 13 bis 18, dadurch gekennzeichnet, daß der zweite Elektromotor (65) nur in eine einzige Drehrichtung ansteuerbar ist und daß das Zahnrad (70) vom Elektromotor (65) nur in eine einzige Drehrichtung antreibbar ist.

20. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß der zweite Elektromotor (65) sowohl zum Zurückziehen der Klinke (50) als auch zum Vordrücken der Klinke (50) durch das Federelement (56) einschaltbar ist, wobei nach jedem Einschalten des Elektromotors (65) das Zahnrad (70) um etwa 180° drehbar ist.

21. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Steuerkurve (75) mit ihrer Rampe (77) und ihrem Plateauabschnitt (78) in Umlaufrichtung des Zahnrads (70) etwa über einen Winkel von 205° erstreckt.

22. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß der zweite Elektromotor (65) nur zum Zurückziehen der Klinke einschaltbar ist, wobei nach jedem Einschalten des Elektromotors (65) das Zahnrad (70) vorzugsweise um 360° drehbar ist.

23. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der Ansprüche 20 bis 22, dadurch gekennzeichnet, daß der zweite Elektromotor (65) nach jedem Einschalten durch einen vom Zahnrad (70) betätigbaren Endschalter (86) abschaltbar ist und daß der Abschaltpunkt bzw. die Abschaltpunkte des Endschalters (86) und die Lage und Länge der Steuerkurve (75) derart aufeinander abgestimmt sind, daß sich die Klinke (50) in der Verriegelungsstellung der Schieber (30, 40) und in einer Ruhelage des Zahnrads (70) in der Nähe des rampenfernen Endes (79) des Plateauabschnitts (78) auf diesem bzw. kurz vor der Rampe (77) befindet.

24. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem vorhergehenden Anspruch, dadurch gekennzeichnet, daß das Federelement (56) eine Schraubenfeder ist, die sich in einer Sackbohrung (54) der Klinke (50) befindet und sich an einem Ansatz (57) des die Klinke (50) führenden Schiebers (40) abstützt, welcher Ansatz (57) durch einen Längsschlitz (55), in dem die Sackbohrung (54) nach außen offen ist, in die Sackbohrung (54) hineinragt.

25. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Federelement (56) die Klinke (50) im gekoppelten Zustand der Schieber (30, 40) gegen einen Anschlag (35) des die Klinke (50) nicht führenden Schiebers (30) drückt.

26. Elektromotorischer Stellantrieb nach den Ansprüchen 24 und 25, dadurch gekennzeichnet, daß auch bei am Anschlag (35) anliegender Klinke (50) die dem Längsschlitz (55) gegenüberliegende Wand der Sackbohrung (54) über den die Schraubenfeder (56) abstützenden Ansatz (57) ragt.

27. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem vorhergehenden Anspruch, dadurch gekennzeichnet, daß die Klinke (50) mit zwei einander gegenüberliegenden Leisten (51) in zwei Nuten (52) geführt ist, von denen jede durch eine auf den Schieber (40) aufgesetzte im Querschnitt L-förmige Le-

ste (53) gebildet wird.

28. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem vorhergehenden Anspruch, dadurch gekennzeichnet, daß die Klinke (50) am zweiten Schieber (40) geführt ist.

29. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der Ansprüche 1 bis 27, dadurch gekennzeichnet, daß die Klinke (50) am ersten Schieber (30) geführt ist.

30. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 27 oder 28, dadurch gekennzeichnet, daß der zweite Schieber (40) über die Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs nur im Sinne einer Entriegelung des Türschlosses betätigbar ist.

31. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 30, dadurch gekennzeichnet, daß die Schieber über 15 einen Mitnehmer mit der Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs koppelbar sind und daß sich der Mitnehmer in Bewegungsrichtung der Schieber (30, 40) zwischen diesen befindet.

32. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 20 27 oder 28, dadurch gekennzeichnet, daß die Schieber (30, 40) über einen Mitnehmer mit der Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs koppelbar sind, daß der zweite Schieber (40) mit dem Mitnehmer in beide Bewegungsrichtungen direkt formschlüssig 25 koppelbar ist und daß der Mitnehmer über die Handhabe im Innern des Kraftfahrzeugs im Sinne einer Verriegelung und einer Entriegelung des Türschlosses betätigbar ist.

33. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem 30 vorhergehenden Anspruch, dadurch gekennzeichnet, daß der eine Schieber (30) am Gehäuse (20) und der andere Schieber (40) am ersten Schieber (30) geführt ist.

34. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 35 33, dadurch gekennzeichnet, daß der erste Schieber (30) am Gehäuse (20) und der zweite Schieber (40) am ersten Schieber (30) geführt ist.

35. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 33 oder 34, dadurch gekennzeichnet, daß der eine 40 Schieber (30) zwei schmale Nuten (42) und der andere Schieber (40) zwei schmale Leisten (41) besitzt, die in die Nuten (42) eingreifen, und daß eine Nut (42) und eine entsprechende Leiste (41) auf der einen Seite tiefer sind als auf der anderen Seite.

36. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Mitnehmer (96) gegen die Wirkung eines Federelements (101) bewegbar ist, das sich am zugehörigen Schieber (40) abstützt.

37. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der Ansprüche 2, 3 oder 36, dadurch gekennzeichnet, daß der Mitnehmer (96) in einer Position mit dem zugehörigen Schieber (40) durch ein Grenzkraftgesperre (102, 103, 104) koppelbar ist.

38. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der Ansprüche 2, 3, 36 oder 37, dadurch gekennzeichnet, daß der eine Schieber (40) und der andere Mitnehmer (96) unabhängig voneinander am anderen Schieber (30) geführt sind.

39. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der Ansprüche 2, 3 oder 36 bis 38, dadurch gekennzeichnet, daß der Mitnehmer (96) ein Teil des zweiten Schiebers (40) ist.

40. Elektromotorischer Stellantrieb nach einem der Ansprüche 2, 3 oder 36 bis 39, gekennzeichnet durch einen einzigen drehrichtungsumkehrbaren Elektromotor (97), mit dem der Mitnehmer (96)

verstellbar gekoppelt ist.

41. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 40, dadurch gekennzeichnet, daß ein vom Elektromotor (97) antreibbares Zahnrad mit einer Zahnpfanne (98) des Mitnehmers (96) kämmt.

42. Elektromotorischer Stellantrieb nach Anspruch 40 und 41, dadurch gekennzeichnet, daß der Mitnehmer (96) nach einer Verriegelung des Türschlosses durch ein Weiterdrehen des Elektromotors (97) in dieselbe Richtung wie während der Verriegelung verfahrbar ist.

Hierzu 7 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

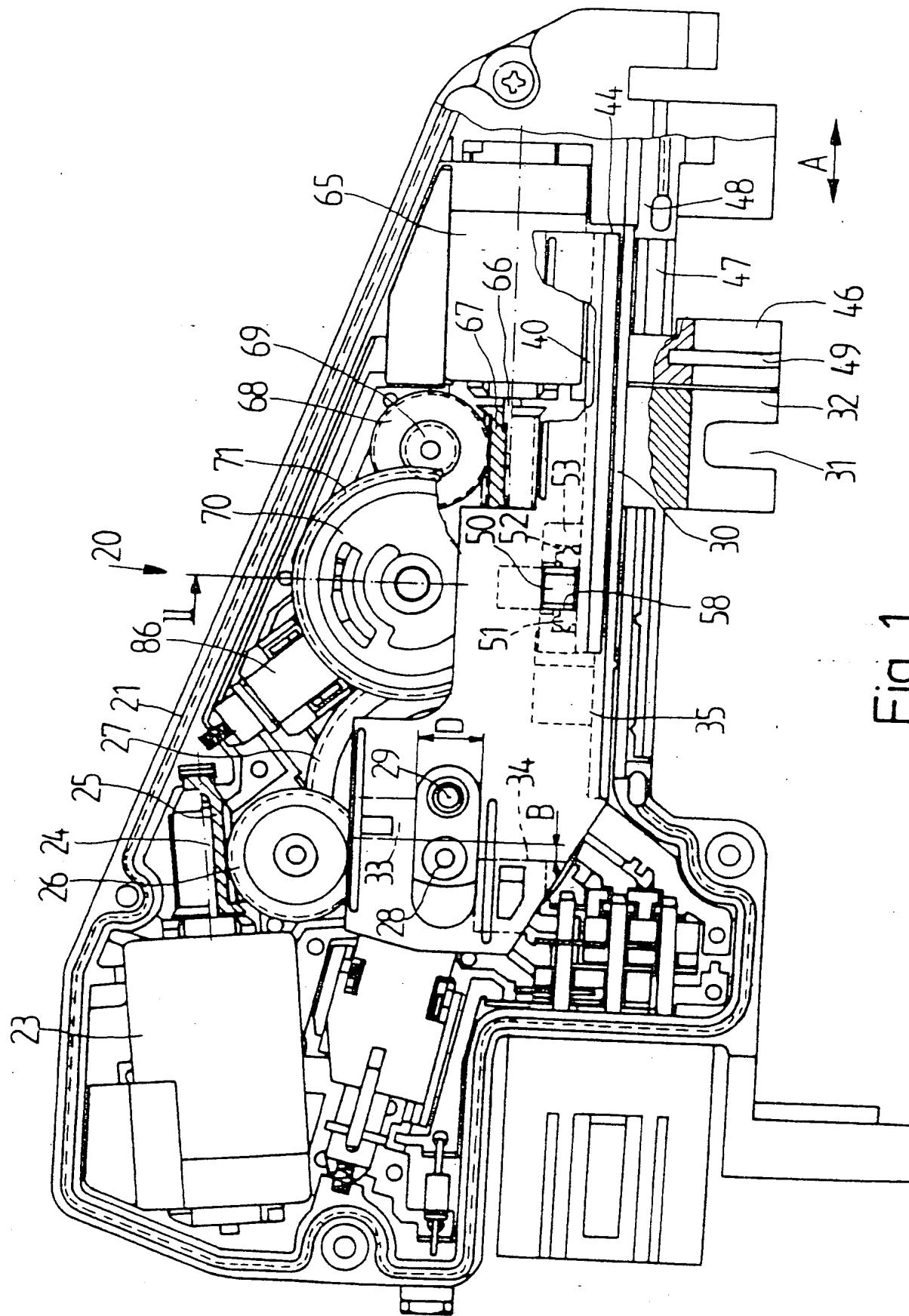


Fig. 2

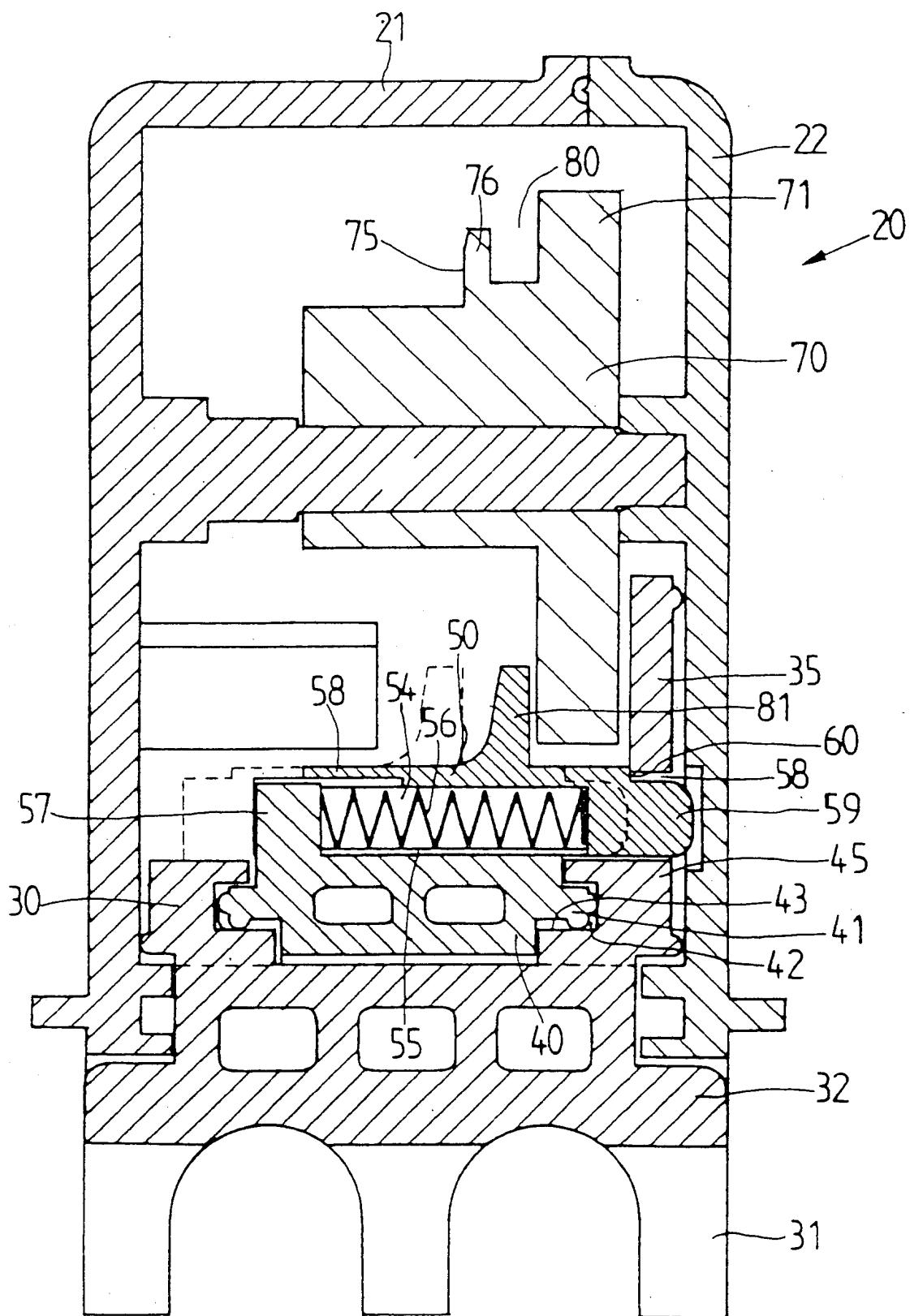


Fig. 3

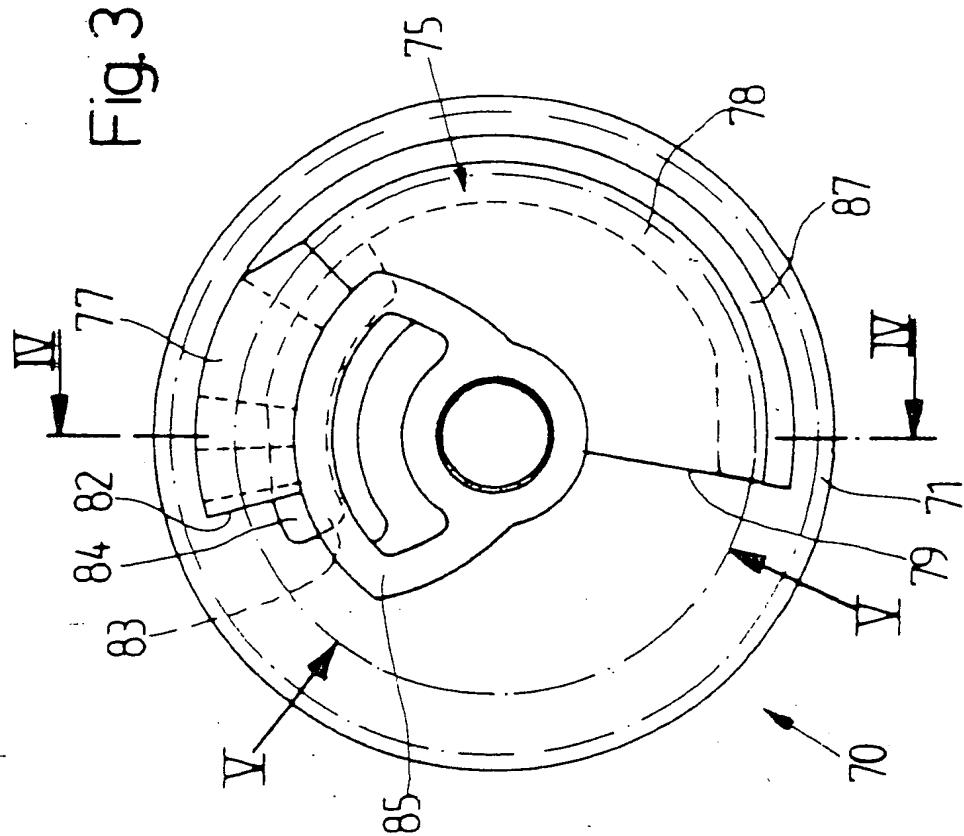


Fig. 4

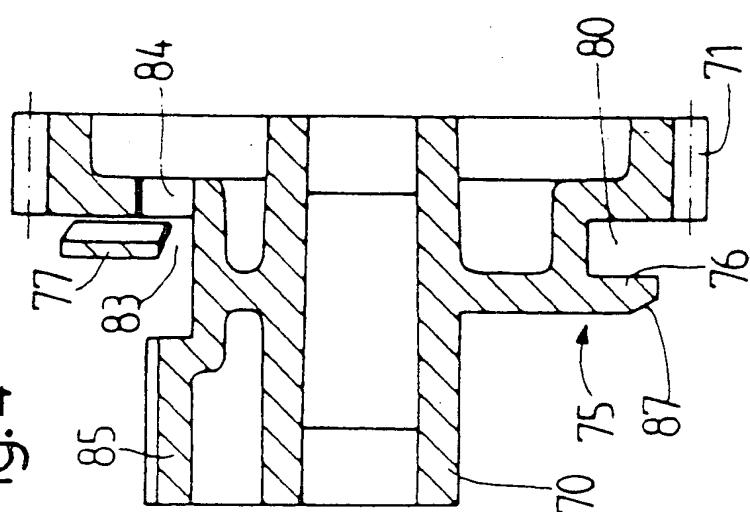
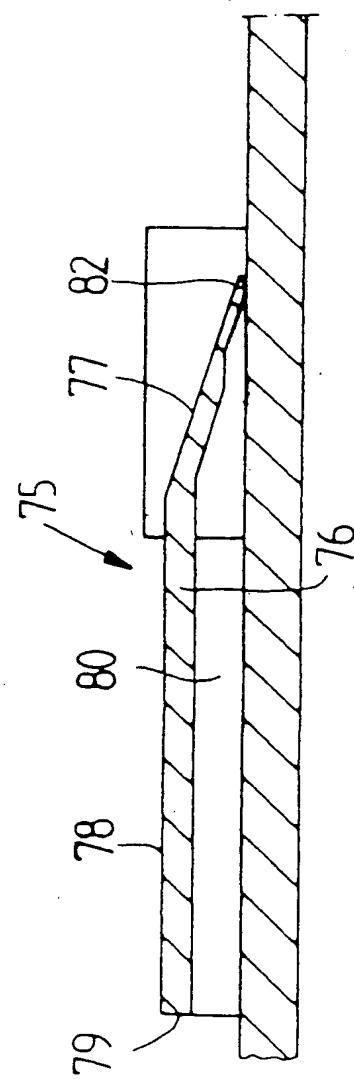


Fig. 5



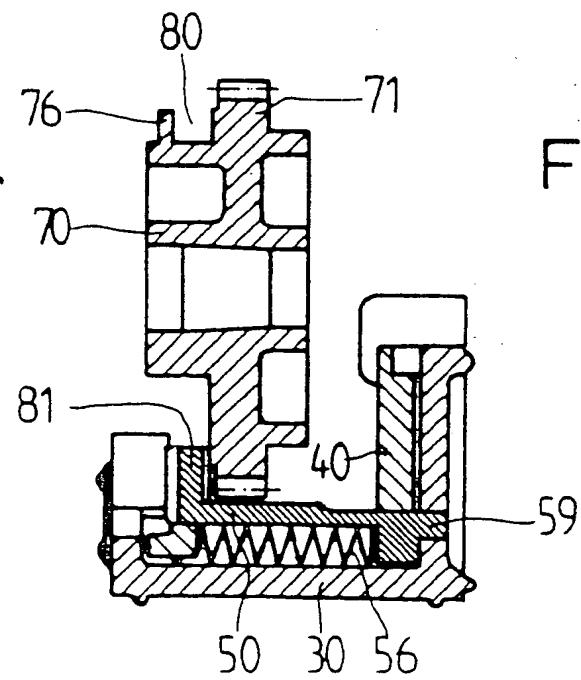
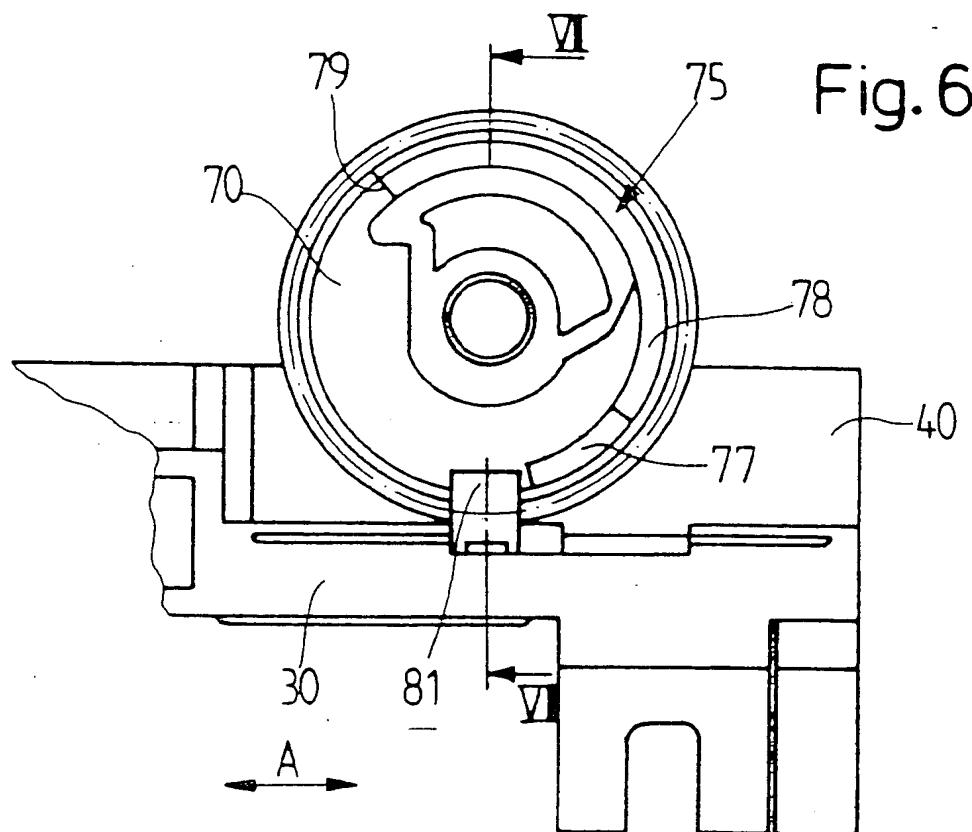


Fig. 7

Fig. 8

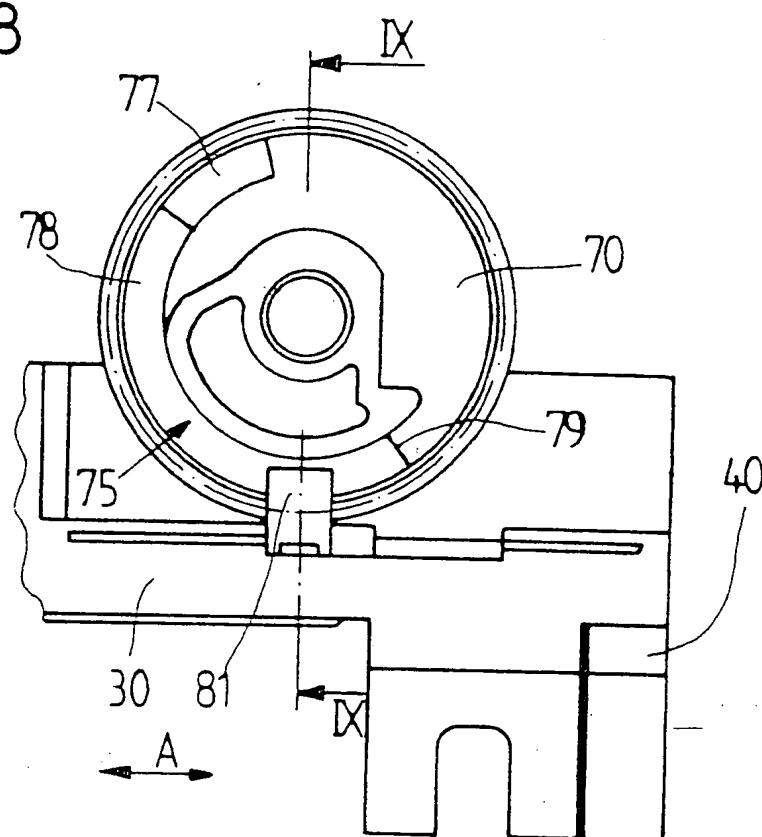


Fig. 9

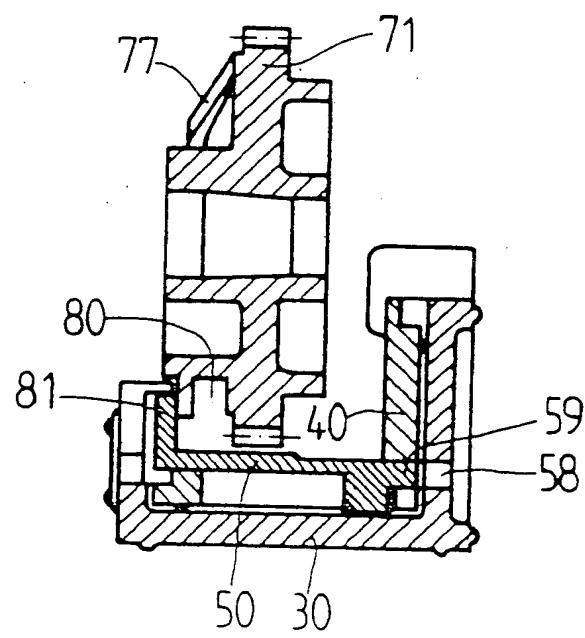


Fig. 10

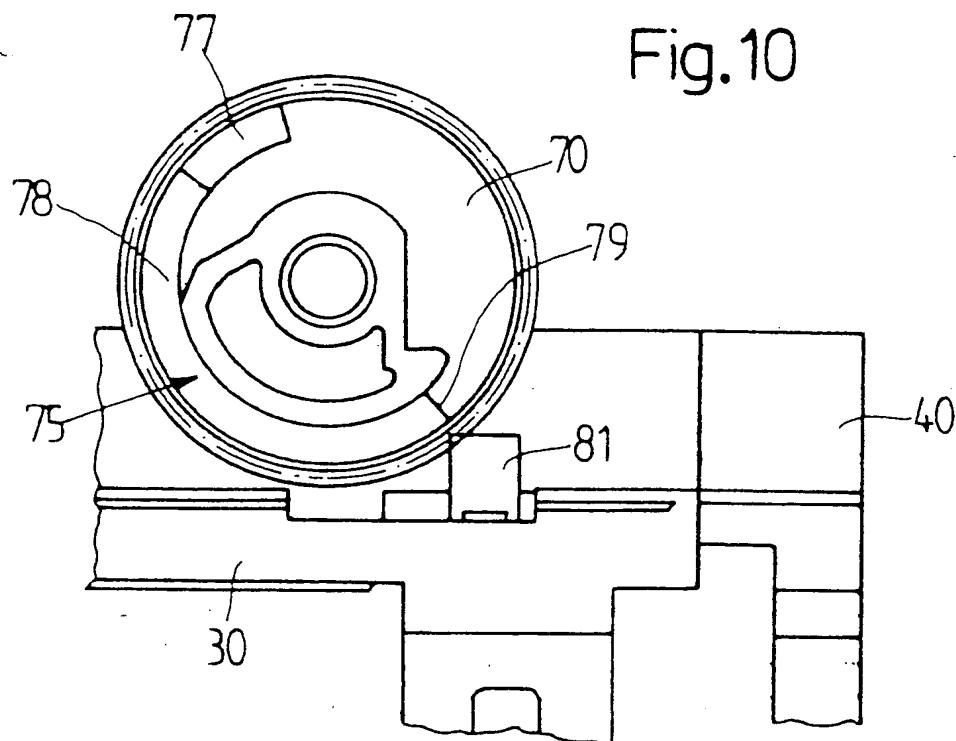


Fig. 12

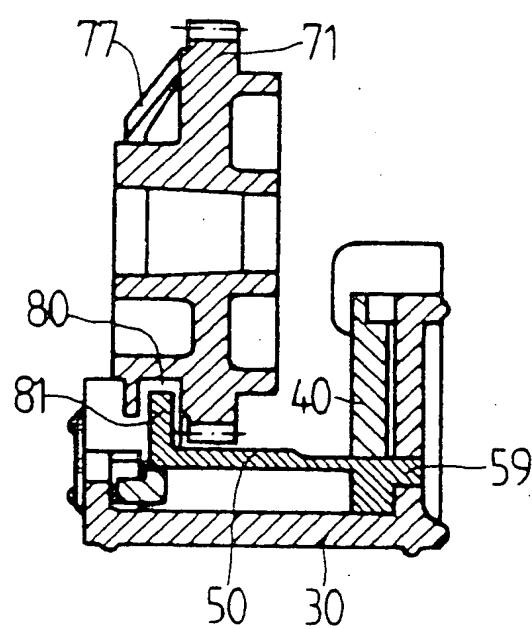


Fig. 11

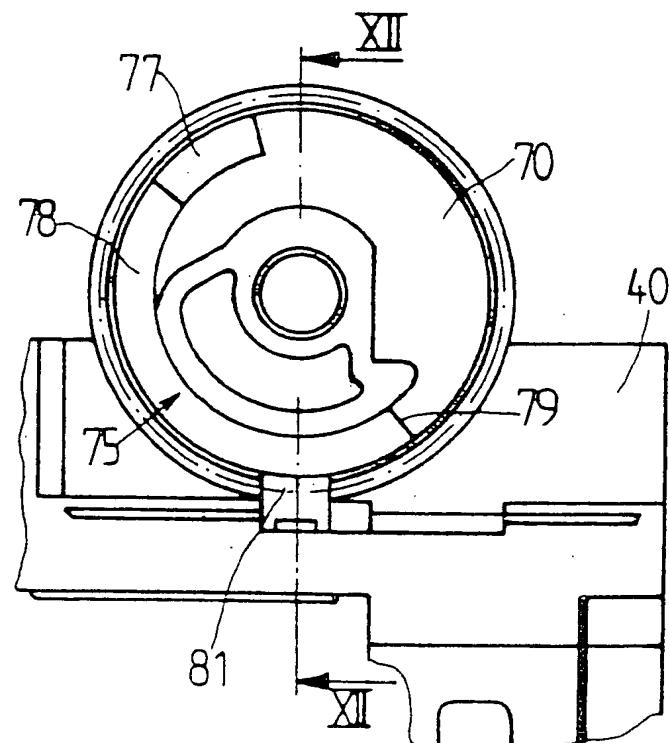


Fig. 13

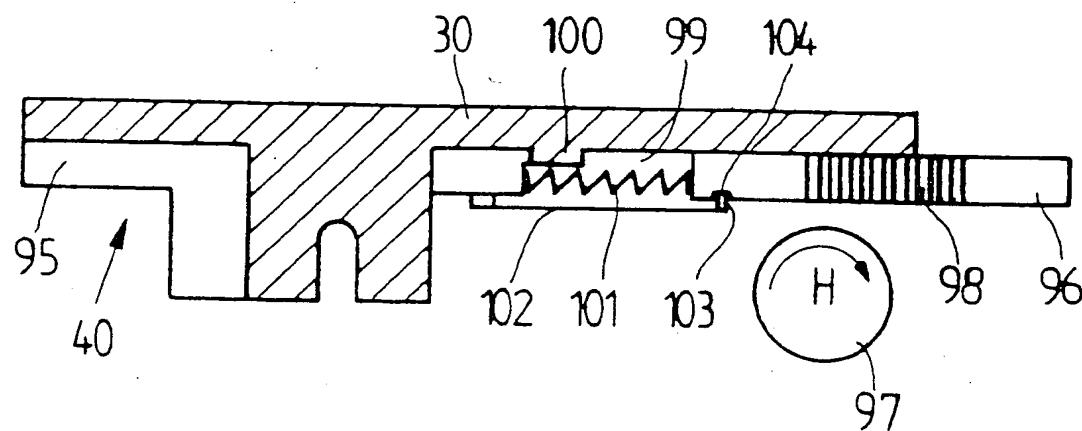
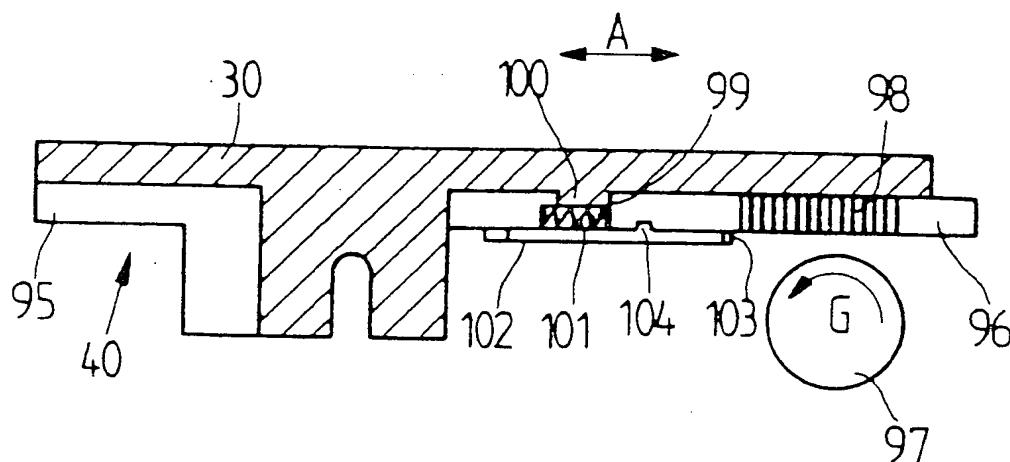


Fig. 14